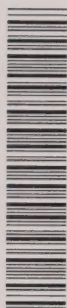


CA1  
YC 26  
-86P62

GOVT

Government  
Publications



3 1761 11711681 4



CANADA

**roduction and Distribution  
of the  
onal Film Board Production  
e Kid Who Couldn't Miss"**

**Report of the Standing Senate Committee on  
Social Affairs, Science and Technology**







CAI  
YC 26  
86P62



CANADA

**Production and Distribution  
of the  
National Film Board Production  
"The Kid Who Couldn't Miss"**

**Report of the Standing Senate Committee on  
Social Affairs, Science and Technology**



CA1  
YC26  
- 86 P62

**Production and Distribution  
of the  
National Film Board Production  
"The Kid Who Couldn't Miss"**



© Minister of Supply and Services Canada 1986

Cat. No. YC 17-331-1-01

ISBN 0-662-54393-9

## Membership

### **The Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology:**

The Honourable Arthur Tremblay, *Chairman*

The Honourable M. Lorne Bonnell, M.D., C.M., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Cottreau, Ernest G.	Marsden, Lorna
David, Paul	Marshall, Jack
Gigantès, Philippe D.	Molgat, Gildas L.
LeMoyne, Jean	Robertson, Brenda M.
* MacEachen, Allan J.	* Roblin, Duff
Marchand, Len	Rousseau, Yvette

\* *Ex Officio Members*

### **The Subcommittee on Veterans Affairs:**

The Honourable Jack Marshall, C.D., *Chairman*

The Honourable M. Lorne Bonnell, M.D., C.M., *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

David, Paul	LeMoyne, Jean
Gigantès, Philippe D.	* Tremblay, Arthur

\* *Ex Officio Member*

The following senators also served as members of the Subcommittee:  
The Honourable Senators E.W. Barootes, Robert Muir and Yvette Rousseau.

The following senators also participated in the examination by the Subcommittee: The Honourable Senators James Balfour, Ann Elizabeth Bell, Sidney L. Buckwold, Richard J. Doyle, Douglas D. Everett, Royce Frith, John Morrow Godfrey, Henry D. Hicks, Paul C. Lafond, Daniel A. Lang, Finlay MacDonald (*Halifax*), John M. Macdonald (*Cape Breton*), Charles McElman, Gildas L. Molgat, Hartland de M. Molson, Raymond J. Perrault, Ian Sinclair, D.G. Steuart (*Prince Albert-Duck Lake*) and David Walker.



## Orders of Reference

Extract from the *Minutes of Proceedings of the Senate*, Tuesday, October 8, 1985:

"The Order of the Day being read,  
With leave of the Senate,

The Honourable Senator Molson resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Molson, seconded by the Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*):

That the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology be authorized to examine and report upon the activities of the National Film Board with respect to the production and distribution of the film "The Kid Who Couldn't Miss".

After debate, and—  
The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative, on division."

Charles A. Lussier  
*Clerk of the Senate*

Extract from the *Minutes of Proceedings of the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology*, Tuesday, October 15, 1985:

"The Honourable Senator Rousseau moved,—That the Order of Reference dated Tuesday, October 8, 1985, referred to the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology which was authorized to examine and report upon the activities of the National Film Board with respect to the production and distribution of the film "The Kid Who Couldn't Miss", be referred to the Subcommittee on Veterans Affairs and that the said Subcommittee shall report to the Committee as needed.

After debate,  
The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

André Reny  
*Clerk of the Committee*



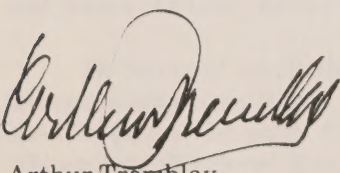
## Introduction

The Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology was authorized on 8 October 1985 to examine and report upon the production and distribution of "The Kid Who Couldn't Miss", the National Film Board's "biography" of Air Marshal William Avery Bishop, VC, DSO and Bar, MC, DFC. Discharge of the mandate was assigned to the Subcommittee on Veterans Affairs which is chaired by the Honourable Senator Jack Marshall.

The hearings of the Subcommittee were followed with interest by a large number of Honourable Senators who are not regular members of this Subcommittee. We wish to express our thanks for their interest and attendance at the meetings relating to this examination.

The subject-matter of our Report, a film which questions the integrity and reputation of one of Canada's foremost veterans and military heroes, has also caused a great deal of public interest. We wish to thank those members of the public who have written to the Subcommittee and particularly those who prepared briefs and gave testimony.

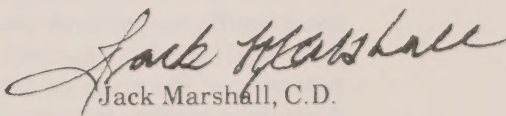
The Committee wishes to thank the members of the Subcommittee for their hard work, and to acknowledge its gratitude for assistance given during the study and preparation of its report by the Clerk of the Subcommittee, Mrs. Diane Deschamps, and Mr. Grant Purves of the Research Branch of the Library of Parliament.



Arthur Tremblay

*Chairman*


Standing Senate Committee on  
Social Affairs, Science and Technology



Jack Marshall, C.D.

*Chairman*

Subcommittee on  
Veterans Affairs



Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761117116814>

## **Production and Distribution of the National Film Board Production**

### **"The Kid Who Couldn't Miss"**

---

The NFB film "The Kid Who Couldn't Miss" was conceived and executed largely by Mr. Paul Cowan. Mr. Cowan told the Committee that he first got the idea of doing a film about Billy Bishop, Canada's leading and most decorated World War I military pilot, while he was making a film about the performing arts, including the popular play "Billy Bishop Goes to War", segments of which he filmed. He became fascinated both by the play itself and by the story of Billy Bishop the man. Finding that no film had ever been made about the life and exploits of Bishop, he submitted a proposal for a film to the National Film Board.

Mr. Cowan proposed that the film "Billy Bishop" be comprised of three elements: excerpts from the play "Billy Bishop Goes to War", stock shots, and interviews with those who knew Bishop. In his opinion, the play would transpose ideally to the screen, because it was a dramatic one-character narrative of Bishop's life. The chronological and episodic nature of the play would lend itself well to intercutting with the stock shots and interview sequences. Even the actor Eric Peterson, who portrayed Bishop in the play, resembled the stock shots and photos of Bishop himself.

In terms of stock shots Cowan proposed that both archived footage dating from World War I and shots from feature films made about that war be used. Films such as "Wings", "Aces High" and "Dawn Patrol" offered dramatized material on early air combat that in his opinion would be virtually indistinguishable from real stock shots. Finally, Mr. Cowan intended to interview a wide range of people who had known Billy Bishop — surviving members of his family and flyers in Canada and England who had served with him in the 60th and 85th Squadrons. More significantly, Mr. Cowan proposed to interview other people "such as an infantryman who witnessed Bishop's single-handed attack on the German airport."



In the concluding paragraph of his proposal, Mr. Cowan summarized the purpose of the film he wished to make as follows:

Throughout the film, it is our intention to keep the material focused as much as possible on Billy Bishop. We are not so much trying to make a war movie as a film about a man who went to war. In that one flyer there is the metamorphosis of most men who have gone to war — the naive kid gleeful at the prospect of encountering the enemy, the bloodthirsty killer, the man numbed by fear, and the human being finally horrified by the futility of war. It will be the very intimate story of a rather special hero — it will be also the lament of all fighting men.<sup>(1)</sup>

In the winter of 1981 Mr. Cowan made a research trip to Europe to gather stock shot material and to interview people who had known Bishop during his service overseas. During this trip he came across material that in his opinion threw doubt on official and accepted versions of the exploits of Billy Bishop, and in particular on the latter's official record of enemy aircraft shot down and the very *fact* of his single-handed raid on a German aerodrome. Mr. Cowan believed that he was left with three choices: he could drop the film entirely; he could retell yet again the legend which he had come to believe was questionable; or he could make a film which reflected his doubts. It was his decision that "those doubts were too numerous and their sources too credible to ignore" for him to complete the film as originally planned and approved by the National Film Board; to do so would, he felt, have been to lie. But Mr. Cowan denies that his object became to destroy a legend; rather it was to question "the reasons why heroes, especially war heroes, are created and why countries feel they are necessary."<sup>(2)</sup>

Your Committee is convinced that in the conception and execution of the film Mr. Cowan acted with personal and professional integrity; he sought to make the film reflect his personal convictions and to express these convictions in his own way. This we accept as a basic urge of all good filmmakers, even though we do not believe that the evidence we have heard supports Mr. Cowan's convictions about the nature of Billy Bishop's record and do not agree with some of the techniques he used to express them. We strongly question, however,

---

<sup>(1)</sup> Canada, Senate, The Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology, Subcommittee on Veterans Affairs, *Proceedings*, 28 November 1985, Appendix "VA-6-A", p.6A:1.

<sup>(2)</sup> *Ibid.*, p. 6:55.

the judgement of the National Film Board in agreeing to the revised concept and objectives of the film.

Appearing before the Committee, Mr. François Macerola, the Government Film Commissioner, stressed that at every stage of production from original concept to release of a film, the film producer, the executive producer and the vice-president responsible for English or French programming are questioned. Before release of the film, the Government Film Commissioner must view and approve it. The original objective of the film was not controversial; the revised concept was bound to cause intense controversy. In these circumstances, common prudence, in the opinion of your Committee, should have raised serious questions about whether making such a film was in the public interest, and if so, what precautions should be taken to ensure historical accuracy, particularly since the film would be released as a documentary.

Several Honourable Senators challenged the idea that it was part of the National Film Board's mandate to question the need for national heroes. The history of men and women of notable achievement provide young and old alike with inspiration and role models. It is a Canadian dilemma that the stories of so many of our heroes serve to underscore our differences — the fact that the European exploration and settlement of the country is inevitably associated with the eclipse of the indigenous civilizations and the rival successes of French and British colonial heroes are just two examples.

Whatever the abstract validity of a film's questioning our need for heroes, members of the Committee and other Honourable Senators who attended our meetings were upset because the elaboration of this theme involved casting doubt, not on a fictional character or characters, but on the personal integrity and service records of an individual veteran and war hero, one of the few whom all Canadians could admire. This concern does not mean that we feel that the NFB should help to create, prop up, or fail to disclose fraudulent heroes. It does mean, however, that we were surprised to discover that no technical experts or professional historians were retained to assist in the production of the film. Mr. Cowan may have had an understandable urge to exercise the fullest possible creative control, but at least when the film took a "revisionist" slant, there was an obligation on the part of the National Film Board to ensure absolute historical accuracy and probability as much about details as about major themes.

Although a "Dominique Parent" is listed on the film credits as being responsible for historical research, this person was not heard

from or referred to by those who appeared before the Committee. On the basis of our hearings, it appears that Mr. Cowan was responsible for doing all or almost all of the research.

Mr. Cowan's professional training was in the field of film and broadcast journalism, rather than historical research. At the time he researched, wrote, produced, directed and co-edited "The Kid Who Couldn't Miss", he was not experienced in making documentaries about historical subjects although he was well-versed in all aspects of filmmaking. When he came to write the script for the film he seems to have relied very heavily on "interviews" for information, as might be expected of someone with a background in journalism. Almost all of those who were actual participants in or witnesses to the events of World War I are now dead. Whether Mr. Cowan interviewed survivors himself, relied on existing taped interviews or on interviews with those who have communicated with 60 Squadron veterans, the result is the same: those interviewed are being asked to recall details of events that had taken place 40-60 years earlier — the condition of an aircraft when it returned from a sensational sortie, when and if rumours of inflated official credit for "kills" began to circulate through the personnel of a squadron, etc.

One can believe in the personal integrity of those conducting the interviews and of those being interviewed, and still be completely skeptical about the relative reliability of at least the details of the information thus received. Material from these interviews may add colour to a narrative and information about what veterans think about events long afterward, but is as likely to confuse as to assist attempts to reconstruct the events of long ago.

Mr. Cowan also relied very heavily on interviews with a few selected individuals who had done research into Billy Bishop's record, and into his attack on a German airport in particular. These individuals do not appear on camera to express their reservations and doubts about Bishop's exploits, nor do their names appear on the credits of the film as an important source of information. Nevertheless, their unpublished musings or conclusions are inserted into the film as authoritative evidence.

On the basis of the film credits, it does not seem that Mr. Cowan consulted important collections of documents relating to the air war and to Bishop's participation in it. The British Public Records Office which contains important documentation is not listed, nor is the Directorate of History, Department of National Defence in Canada, which holds the most voluminous records on Bishop and other



Canadians who served with the Royal Flying Corps.<sup>(1)</sup> When asked why he had consulted British experts and witnesses to the exclusion of most Canadian sources, Mr. Cowan replied, "I didn't feel that anybody here that I knew of, in any case, had anything to add to it except to say, 'Well, the official history says that he did it.'"<sup>(2)</sup>

If the instinct of the professional journalist is to rely heavily on interviews, the instinct of the professional historian is to rely as much as possible on "original sources", that is to say, archival material, published documents, and unpublished material such as diaries, correspondence, etc., whose origins are as close as possible to the events under study. Secondary sources, such as memoirs and the published works of other experts in the field are also consulted as widely as possible. The most critical task is weighing this mass of evidence, testing it for validity, and, assessing it, just as you would in a court of law, before rendering a judgement. This judgement is "bound always to be complex, because historical events are complex."<sup>(3)</sup>

The final test of a historian's professional judgement lies in what he or she has published for the scrutiny of other professionals in the field, not in the reservations he or she may be prepared to express in private and in confidence. In the opinion of your Committee, anyone who makes direct use of such material does so at his or her own professional risk, whether as a journalist or as a historian. We believe that the National Film Board should have insisted on far higher standards of research and of the "admissibility of evidence", or the close association of professional historians with the project, before permitting work to continue on the film. We also believe that the proposed format of the film should have been changed to a traditional documentary study to avoid the additional controversy that might be caused by the "avant-garde" techniques and dramatic licence involved in the modern "docu-drama". As Mr. Macerola admitted to the Committee, the "docu-drama" is "a new form, and obviously a risky one."<sup>(4)</sup>

The film "The Kid Who Couldn't Miss" has caused intense controversy since its release in 1982. Some parties to the dispute

---

(1) *Proceedings*, 7 November 1985, p. 5:5-6.

(2) *Ibid.*, 10 December 1985, p. 8:15.

(3) *Ibid.*, 7 November 1985, p. 5:7-8.

(4) *Ibid.*, 28 November 1985, p. 6:38.

agree that the film itself is first-class entertainment. Its objectives, point-of-view and production quality have been defended through letters-to-the-editor by some prominent members of the cultural community. At the same time, it would not be an exaggeration to say that it has outraged groups and individuals as diverse as veterans' organizations, associations of the graduates of the Royal Military College, historians of the air war, newspaper columnists and ordinary citizens, as well as those who knew Billy Bishop as wartime colleagues, friends and members of his family. Having viewed the film, studied the transcript and heard testimony, your Committee believes there are at least four legitimate grounds for criticizing the film: 1) the historical contentiousness of the suggestion that Billy Bishop's record was substantially fraudulent; 2) the film techniques used to convey and reinforce this suggestion; 3) the existence of many errors of fact and chronology in the film and its transcript, many of which serve to win acceptance of the film's theme; and 4) the description of the film in promotional material as a "full-length documentary". The following is an illustrative discussion of these concerns, rather than an exhaustive one.

Most of the controversy surrounding Billy Bishop's military record is focused on the single-handed attack on a German airfield which he carried out at dawn on 2 June 1917, and for which he was awarded the Victoria Cross. Bishop's combat report for the action written on his return to his airfield gave the locality as either Esnes aerodrome or Awoignt. His description was brief — the term H.A. refers to "hostile aircraft", the arrows "↓" mean less than —

#### CONFIDENTIAL

I fired on 7 machines on the aerodrome, some of which had their engines running. One of them took off and I fired 15 rounds at him from close range 60 ft. up and he crashed. A second one taking off, I opened fire and fired 30 rounds at 150 yds, range, he crashed into a tree. Two more were then taking off together. I climbed and engaged one at 1,000 ↓ finishing my drum, and he crashed 300 yds. from the aerodrome. I changed drums and climbed E. A fourth H.A. came after me and I fired one whole drum into him. He flew away and I then flew 1,000 ↓ under 4 scouts at 5,000 ↓ for one mile and turned W. climbing. The aerodrome was armed with one or more machine guns. Machines on the ground were 6 scouts (Albatros type I or II) and one two-seater.

Beneath this description, Bishop's Commanding Officer, Major Jack Scott commented:

Capt. Bishop had been encouraged to catch the H.A. referred to in VII Corps Daily Intelligence Summary No. 151. His method was not quite what I intended. He was several times at a height of 50 ft. over this enemy aerodrome at least 17 miles E. of the lines. His machine is full of holes caused by machine gun fire from the ground.<sup>(1)</sup>

The next day, Major Scott submitted the following confidential report to Headquarters:

Headquarters,  
13th Wing, R.F.C.

I wish to make a special report on an extremely brilliant individual attack on a German Aerodrome near CAMBRAI, planned and executed by Capt. W.A. Bishop D.S.O. M.C. on 2/6/17.

He left the ground before day-light and flew intending to attack the aerodrome at NEUVILLE but on arriving there found the hangars closed and no signs of any activity. He then flew S. and E. of CAMBRAI until he arrived at an aerodrome where 7 machines were on the ground, of which 3 or 4 had their engines running. On the first one taking off he fired 15 rounds from very close range and the machine crashed; a second one he similarly engaged and it flew into a tree. Two more were then taking off together, he finished his drum on one of these and it fell 300 yards from the aerodrome. The fourth machine pursued him and he fired a whole drum into it but observed no result. The above took place at heights varying from 40 to 1,000 ft. He then observed 4 scouts at 5,000 ft., climbed to 4,000' underneath them and flew thus for a mile. Finding the scouts were climbing at least as fast as he was himself, he turned West and returned safely.

As a preliminary manoeuvre before any of the machines above had left the ground, he engaged the mechanics who

---

<sup>(1)</sup> *Proceedings*, Appendix "VA-1-B", 17 October 1985, p. 3A:3.



were starting the engines and one at least of these was observed to fall. When he returned his machine was full of holes caused by machine guns with which the aerodrome was armed.

(signed) Major Jack Scott  
O.C. 60 Squadron, R.F.C. <sup>(1)</sup>

Major Scott's report does not betray any doubts or misgivings about the accuracy or veracity of Bishop's exploit. Would he have written such a commendation if, as the film suggests, it was already generally known that Bishop's accounts of his actions were inflated to the point of fraudulence and that official acceptance of Bishop's reports was already causing open dissension among members of the squadron? At the same time, the report gives some general indication of the condition of Bishop's plane on his return, noting that it was "full of holes caused by machine guns with which the aerodrome was armed". Further documentary information about the condition of Bishop's plane comes in another confidential report to Headquarters on 30 June 1917, almost four weeks after the attack took place:

Reference our telephone conversation of to-day.  
Herewith information as requested:

1. Time left aerodrome 3.57 a.m.  
Time arrived at Hostile Aerodrome, 4.25 a.m.  
Time arrived back 5.40 a.m.
2. Personal evidence only.
3. Damage done - 17 Bullet holes. Trailing edge of plane shot away in two bays.
4. Distance 30 miles. Aerodrome S. of CAMBRAI. <sup>(2)</sup>

Your Committee finds this document of particular significance for a number of reasons. It was submitted by Captain Caldwell who had temporarily replaced Major Scott as Officer Commanding the 60th Squadron. It underlines the fact that no confirmation for the raid had been found, if indeed it had ever been sought, in the weeks after the raid. It gives more precise information about the condition of Bishop's plane. Since evidence put before the Committee by Mr.

---

<sup>(1)</sup> *Ibid.* Appendix "VA-1-C", 17 October 1985, p. 3A:6.

<sup>(2)</sup> Referred to in *Proceedings*, 28 November 1985, p. 6:66.

Cowan indicates that almost 50 years after the event, Caldwell expressed strong doubts in a personal letter to Sqn. Ldr. Warne about Bishop's record and the raid, the report is also significant for what it does not say. It does not allude to the existence of skepticism among Squadron mechanics or Bishop's fellow pilots; it does not draw attention to a suspicious grouping of the bullet holes in the aircraft; it does not draw attention to the fact that the aircraft's machine gun was missing on Bishop's return from the raid. Unlike Major Scott, Captain Caldwell was not a close personal friend of Bishop's. If doubts about the raid had surfaced in the four-week interval, he was in a position to raise them with his superiors and in so doing, perhaps prejudice them against the award of a Victoria Cross for an exploit attested to by "personal evidence only".

The above official documents, in our view, establish that Bishop's aircraft did return from his raid seriously "shot about", but there is nothing in them to suggest that the damage was so serious that it could not have been repaired routinely and in time for Bishop to fly the aircraft later the same day. The *published* memoirs of W.M. Fry, one of the last surviving pilots of 60 Squadron who flew with and served under Bishop, clearly suggest that seriously damaged aircraft could be repaired surprisingly quickly. Referring to two entries in his flight log book he notes that on 25 May: "Right hand bottom wing came off. Landed at 12 Squadron." Nevertheless, the next day his log book shows him flying the same aircraft into an action during which he claimed an enemy aircraft was shot down.<sup>(1)</sup>

Relying on his memory, Fry recounts how Bishop invited him to participate in the raid — the previous evening and before first light the next morning — and how, just after the dawn raid, Bishop came into his room to tell him of it. He notes that he remembers "clearly seeing a group of about five bullet holes in the rear half of his tailplane, the elevator, within a circle of not more than six inches diameter at the most". Concluding his account, he comments:

This must surely be a very unusual case of a Victoria Cross or any high honour being awarded on the word of the recipient only as to his exploit and without any witnesses or participants. Our CO knew Bishop so well as to believe in him implicitly, as did the whole squadron and higher authority.<sup>(2)</sup>

---

<sup>(1)</sup> W.M. Fry, M.C., Wing Commander, *Air of Battle*, William Kimber and Co., London, 1974, p. 132.

<sup>(2)</sup> *Ibid.*, p. 135-137.

Writing almost 60 years after the event, he remembers that at the time of the raid, the whole Squadron, as well as its Commanding Officer, believed in Bishop "implicitly". Although this statement is based on the memory of a veteran recalling events of 50 to 60 years earlier, your Committee believes it is significant because Mr. Cowan has told the Committee that his interview with Wing Commander Fry was an important source of his doubts about Bishop's military record,<sup>(1)</sup> and because the film argues that well before the V.C. raid, Bishop's fellow pilots did not believe his claims.

The only identifiable source of the repeated assertion throughout the film that Bishop's credibility was at issue is the taped reminiscences of Sir Archibald Henry James, who did not serve with 60 Squadron, but was stationed nearby. James, who was interviewed decades after World War I as part of an aural history project associated with the Imperial War Museum, briefly referred to Bishop as the "best known and most advertised" pilot and continued: "Unfortunately, Bishop was fraudulent." Asked by the interviewer how he knew Bishop was fraudulent, James replied: "Everybody knew it. It became common knowledge ... common knowledge, unfortunately."

Mr. Cowan made use of James' opinion in an on-camera interview with another pilot, Cecil Knight, who flatly rejected the idea that Bishop was "cheating" on his kills. Nevertheless, Mr. Cowan then reasserts the idea and places an anecdote in the mouth of the actor in the role of Bishop's 60 Squadron mechanic, Walter Bourne. The character Bourne "remembers" a "right row" between a pilot called Carlisle and Bishop over the latter's "unconfirmed victories". Later, Mr. Cowan will again assert through the narrator that "the doubts about Bishop are increasing" and insert another anecdote into the mouth of the actor playing Walter Bourne.

In the opinion of your Committee, if Mr. Cowan had investigated the background of Sir Archibald Henry James' taped reminiscences, he would have discovered that they have been found to be frequently inaccurate and opinionated — in short, a historical source of scant credibility. For example, on the BBC program "Newsnight", Peter Simpkins, official historian of the Imperial War Museum, noted that James had made dubious statements about other military personalities.<sup>(2)</sup> If he had investigated Canadian sources, he

---

<sup>(1)</sup> *Proceedings*, 28 November 1985, p. 6:52.

<sup>(2)</sup> "Newsnight" with Ian Smith, 10:45 p.m., 22 January 1986 and *Proceedings*, 5 December 1985, p. 7:16.



might also have interviewed J.B. Crompton, who served with C Flight of 60 Squadron in August 1917. Crompton, who lives in Thornhill, Ontario, has formally stated that during his service with 60 Squadron, "there was never any controversy within the squadron regarding the exploits of my flight commander Billy Bishop."<sup>(1)</sup>

A number of people who have researched the subject of Bishop's military record with 60 Squadron and 85 Squadron have, however, come across rumour, gossip and speculation to the effect that Bishop inflated his battle reports and, in particular, "faked" the raid on a German aerodrome by landing his aircraft, dismounting its machine gun and carefully "shooting his aircraft up", before returning to base. As far as your Committee knows, no reputable historian has ever published such an accusation; rather, the suggestion has been treated with the contempt it almost certainly deserves because there is no evidence to support it. While there is no indication that these rumours were circulating at the time Bishop served overseas, the memorandum prepared by Squadron Leader D.W. Warne, who has made the history of 60 Squadron his hobby since the late 1950s, does contain information about doubts underlying the rumours and is suggestive of the reasons why these doubts arose.<sup>(2)</sup>

According to Sqn. Ldr. Warne, Royal Flying Corps records do not help in any way to justify many of Bishop's claims; in addition some early historians who specialized in analysis of German records had difficulty matching Bishop's claims of enemy planes shot down against German war losses in the War Diaries of the units concerned and in the German casualty lists. At the same time, it remained impossible to document from German sources Bishop's Victoria Cross attack on a German airfield. To make matters more difficult, the bulk of the relevant German archives were lost or destroyed either in the 1918 retreat of the Germans from the Western front or during World War II. In his summary of the "Billy Bishop Controversy", Warne justly notes: "The absence of all the facts inevitably leads to conjecture, which is a personal matter."<sup>(3)</sup>

The doubts raised in the film about Bishop's attack on an airfield seem to be based very heavily on Mr. Cowan's uncritical acceptance of Sqn. Ldr. Warne's personal conjectures, and in

---

(1) Note printed by Mr. Crompton and witnessed by Stewart Taylor.

(2) The Billy Bishop controversy as seen by Sqn. Ldr. D.W. Warne, MRACS, RAFRO, *Proceedings*, Appendix "VA-6-A", 28 November 1985, p. 6A:2-6.

(3) *Ibid.*, p. 6A:5.

particular, the significance the latter places on the condition of Bishop's aircraft on its return and on its missing machine gun.

Your Committee notes that Sqn. Ldr. Warne has never published anything about his reservations. Indeed, his published work seems to fully accept Bishop's official record and the attack on a German airfield. He goes out of his way to say that he has "no intention of publishing anything derogatory about Billy Bishop or any other member of 60 Sqn ..." <sup>(1)</sup>

During our proceedings we were made aware that while the archives of the German Federal Republic contain little material of relevance to the overseas service of Bishop, some material does exist in the private collections of individuals. One of these collections, at present in the possession of Mr. A.E. Ferko of the United States, has frequently been referred to by Mr. Cowan as evidence that German documents do exist, do support his contention in the film that Bishop overstated his claims, and do fail to offer any evidence that his raid on a German airfield took place. <sup>(2)</sup> Apparently, during the 1930s a small number of German researchers were allowed to personally examine specific documents in the archives, to make handwritten copies, summaries and notes. Some foreign historians were permitted to correspond with them and to seek answers to specific questions. At least part of the notes of one German researcher by the name of Turnuss came into the possession of the American, William Puglisi, who turned over this material to Mr. Ferko, together with his correspondence with other German researchers. Obviously, your Committee is not in a position to offer an opinion on whether this material is authentic, comprehensive and representative of the lost or destroyed German documents. This is another task best left to professional historians.

While Mr. Cowan's sources have expressed their scepticism about Bishop's record and exploits, many other historians who have checked Bishop's claims against as many sources as possible have found that a very high percentage can be confirmed. Stewart Taylor, who appeared before the Committee, and who was appointed official historian by World War I flyers, began studying the careers of Canadian World War I pilots in 1960. Like Sqn. Ldr. Warne, he has attempted to contact and interview — in person or by telephone — as many veterans as possible and to collect as much unpublished

---

(1) *Proceedings*, 28 November 1985, p. 6A:5.

(2) *Ibid.*, "Statement by A.E. Ferko", 28 November 1985, p. 6A:2 and Appendix VA-6-E, "Errors in Testimony", p. 6A:10.

material, diaries, letters, memoirs, log books as are available. He has also an acquaintance with the contents of the "Turnuss" material now in the possession of Mr. Ferko. On the basis of his research, he believes he can identify by name a substantial percentage of the pilots Bishop shot down, more so than in the case of other pilots.<sup>(1)</sup>

Dr. S.F. Wise is the author of the first volume of the official history of the Royal Canadian Air Force, *Canadian Airmen and the First World War*, the product of some ten years work by himself and a team of professional historians. On the basis of his research he told the Committee that generally speaking, the scores of all fighter pilots in action on the Western Front should be discounted, probably by one-third.<sup>(2)</sup> This generalization would apply as much to Bishop as to the other pilots, whether British, German or French. Speaking of Bishop's record, he flatly rejected the allegation of fraudulence as being without foundation. A "very high proportion of Bishop's 'kills', so-called were, in fact, verified as the result of corroborative testimony."<sup>(3)</sup>

So far as Dr. Wise knows, Bishop's Victoria Cross raid was virtually without parallel among V.C. exploits because there was almost no possibility of corroboration. Bishop could have attacked any one of half a dozen airfields, not just Estourmel as the film suggests. Given the loss or destruction of German records there is today "no possibility ... of proving from German records whether or not Bishop did what he claimed to have done". Faced with such a problem, the historian can only consider the whole combat career of the individual concerned and weigh the relative likelihood of the alternatives.<sup>(4)</sup> In his opinion it is "very likely that Bishop carried out the attack"; that is, it was "in keeping with Bishop's whole career and behaviour during the war".<sup>(5)</sup>

Your Committee does not believe that there is creditable historical evidence to support the film's allegations that it was generally known in 1917-1918 that many of Bishop's claims were fraudulent or the repeated assertion that these claims caused noticeable friction or dissension in the Squadron. The exceptional

---

(1) *Proceedings*, 17 October 1985, p. 3:25-26 and Appendix "VA-1-A", p. 3A:1-2.

(2) *Ibid.*, 7 November 1985, p. 5:7.

(3) *Ibid.*, p. 5:8.

(4) *Ibid.*

(5) *Ibid.*, p. 5:12.



award of a Victoria Cross on "personal evidence only" might be expected to raise eyebrows, and perhaps provoke jealousy and gossip.

Sometime after the War, however, doubts about Bishop do seem to have begun to circulate privately and were believed by some surviving veterans. These doubts may or may not have had their origins in the failure of early researchers to find confirmation of the Victoria Cross raid in the German archives. That these doubts and speculation exist seems to be quite well-known among those who have investigated the history of the air war.

Considering that the doubts, rumour and speculation did influence the way in which some of Bishop's fellow pilots came to view his record, your Committee does find that Mr. Cowan acted in good faith when he decided that the film would have to raise these doubts. By the same token, we cannot accept the techniques that the film employs to introduce and reinforce these doubts in the minds of the audience.

Most of the doubts and conjecture raised by Mr. Cowan's sources are placed in the mouth of Bishop's 60 Squadron mechanic, Walter Bourne, who is portrayed by an actor against authentic backgrounds such as an aircraft hangar. The technique used is that of an "interview". While the use of a "clapper-board" and off-stage directions may alert the audience to the fact that this is a filmed sequence involving an actor, it does not indicate that there is no reason at all to believe the real Walter Bourne ever had any doubts about Bishop or made any of the remarks that are attributed to him.

Your Committee finds this technique to be the most offensive aspect of the film. It dishonours the memory of Walter Bourne and the very close relationship that existed between pilot and mechanic. A pilot's life depended on the quality of his mechanic's work. Moreover, because the mechanic had to check over the airplane after every sortie and make repairs as necessary, he would be much more likely to notice damage that was "unnatural" or suspicious. Thus the doubts that are put in Walter Bourne's mouth are all the more devastating to Bishop's reputation simply because they are expressed by his mechanic. Some of these interventions have already been referred to; what follows are quotations from the transcript of the film followed by a brief comment indicating their source where known:

Voice  
(Walter Bourne)

... the defence patrols have come back ... six or seven machines, they hadn't seen anything — nothing. He goes out a little later, by himself; comes back in a couple of hours, you know, he's firing off his flare guns like it's bleeding Guy Fawkes Day, claiming he shot down one; two; three planes. Well he claimed he shot them down but it was the C.O. who was Major Scott, he's the one that gave it to him.<sup>(1)</sup>

Approaching his base after a successful sortie, Bishop was accustomed to fire a flare. The sense of the comment can be found in Sqn. Ldr. Warne's submission. (6A:3)

Voice  
(Walter Bourne)

Everybody knew it (the attack on a German airfield) was coming. I mean we were up to here in brass hats, you know. I mean we were all standing out in the field, you know, waiting for him to come back to see if he had done it, you know. He had everything but a brass band out there, you know. I mean I thought the King was coming.<sup>(2)</sup>

The great English Ace, Albert Ball, had approached Bishop and suggested they attack a German airfield. After Ball's death Bishop may have discussed the idea with other pilots. The comment is complete fiction, as is the stock shot of His Majesty touring the airfield. Neither the King nor senior officers were waiting. In fact, Major Scott's comment on Bishop's combat report of the attack (see above) indicates that at least its timing caught him by surprise.

Voice  
(Walter Bourne)

I termed he's probably left. He's very quiet and very tense. But when he got back, you know, he was all smiles

---

<sup>(1)</sup> "The Kid Who Couldn't Miss", transcript, p. 40. Obvious spelling errors have been corrected.

<sup>(2)</sup> *Ibid.*, p. 48.

and chuckles, you know ... he was right with it, you know. Very pleased with himself.<sup>(1)</sup>

This may be based on the memoirs of W.M. Fry. According to his memoirs Fry was invited by Bishop to take part in the attack and declined; afterwards Bishop visited him in his room and told him about it "in an excited state".<sup>(2)</sup>

Voice  
(Walter Bourne)

That's a bit of a mystery, isn't it. I mean, it didn't have its Lewis gun, you know. I mean he said he chucked it on the way back, you know, to lighten up the plane for added speed, you see. Well, I mean, I'd like to see somebody take one of those off in the air, you know, while flying, I mean ... I mean I don't know, you know, — I put them on.<sup>(3)</sup>

Sqn. Ldr. Warne points out the difficulty of removing the Lewis gun in the air (6A:5). Although it is generally agreed that the machine gun was missing, the fact does not seem to be noted in official documents of the raid reproduced above. Testimony before the Committee has suggested that removal of the machine gun in the air was not unheard of and would not be much more difficult than changing ammunition drums, a manoeuvre Bishop had mastered and could carry out during combat.<sup>(4)</sup> Apparently coming from the mouth of his mechanic, this comment is perhaps the most damaging and unfair piece of evidence used to convince the audience that Bishop may have "faked" the raid.

Narrator

In the accounts of the raid, Bishop's plane is described as returning in tatters. This isn't so.

---

<sup>(1)</sup> *Ibid.*, p. 50.

<sup>(2)</sup> Fry (1974), p. 135.

<sup>(3)</sup> Transcript, p. 51

<sup>(4)</sup> *Proceedings*, 17 october 1985, p. 3:30-31 and 7 November 1985, p. 5:17.



Voice  
(Walter Bourne)

In the tail, there's about seventeen bullet holes, you see ... all in a nice little group like that, you know. And, well I mean I've seen a lot of planes shot up but I mean nobody can shoot a plane like that, you know. No ... no. Quite a mystery.

Neither Bishop's combat report nor the official reports refer to the plane being in "rags". The memoirs of Fry, discussed above, refer to five bullet holes in a six-inch circle. The suggestion that one could identify individual holes of seventeen rounds fired into the 18-24 sq. in. area indicated by the actor playing the role of Bourne stretches the imagination; the idea that such a grouping could be achieved with a dismounted and hand-held machine gun is absurd.

Voice  
(Walter Bourne)

They got what they wanted, you know, when they made him a hero. You know when they put the medals on him, gave him the V.C. — they got what they wanted. He was ready to die like the rest of them. He was ambitious, but ... maybe too damn ... damn ambitious, I don't know.

This concluding comment attributed to Walter Bourne may reflect Mr. Cowan's own sentiments on Bishop.

Throughout the film, the chronology of events is hopelessly scrambled. In general, this may be due to dramatic licence, to the effort to give the film greater audience appeal. In one particular instance, however, the film uses a chronological shift to give Bishop a powerful motive for "faking" the attack on a German airfield.

In reality, Bishop carried out the raid toward the middle of his first tour of duty as a pilot in France. When he returned to Canada and married his fiancée, he had already received the Victoria Cross. The film, however, deliberately changes the chronology of events so that the raid appears to take place in the last week of Bishop's front line service. This supplies a false "motive" for faking an attack — it will be his last opportunity to play the "hero" for the "brass hats" the film says are waiting for his return.

There are many more errors of historical fact and chronology in the film, some of them significant, most minor. Details can be found in the Appendices to our proceedings, together with Mr. Cowan's critique of testimony heard before the Committee.<sup>(1)</sup>

## SUMMARY AND RECOMMENDATIONS

"The Kid Who Couldn't Miss" is a highly dramatized and one-sided account of Billy Bishop's life and his exploits while serving with 60 Squadron during World War I. Research for this film overlooked a wealth of Canadian sources, veterans, and expertise on the subject, and concentrated instead on a few British sources. Through the technique of "interviewing" from time to time an actor in the role of Bishop's mechanic, the film gives a false and misleading authority to what is, in the view of most historians, rumour and unpublished speculation. While Mr. Cowan and the National Film Board have every right to express reservations about Bishop's record, your Committee questions whether the public interest is served, as required by the Act establishing the NFB, by representing these rumours, which seem to have arisen some time after the events described, as based on first-hand, eyewitness evidence.

According to Mr. Macerola and Mr. Cowan, "The Kid Who Couldn't Miss" was structured as a "docu-drama" to convey a message "about heroism, about legends, about warfare and about the individuals who fought in those wars, and the chosen few who became symbols of that heroism".<sup>(2)</sup> As mentioned earlier, the docu-drama is a relatively new and experimental film style that can hover between reality and fiction. Thus "The Kid Who Couldn't Miss" has won international awards from separate film festivals in both the "documentary" and the "fiction" categories.<sup>(3)</sup>

Members of the Committee and of the public have strongly objected to the promotion of the film as a "feature-length documentary". Your Committee's and indeed the public's perception of the term "documentary" inevitably brings to mind the qualities of authoritativeness, accuracy, fairness and even-handedness, within

---

(1) *Proceedings*, Appendices "VA-2-D" and "VA-2-E", p. 4A:4-78; Appendix "VA-6-E", p. 6A:9-16.

(2) *Ibid.*, p. 6:8-11.

(3) *Ibid.*, p. 6:16.

the limits of personal objectivity, especially when the National Film Board is involved. These qualities can be present, in our opinion, even in the treatment of historical subjects, where actors must assume the roles of real characters.

Within the film industry, however, the term documentary is used much more broadly. It was pointed out by Mr. Macerola that John Grierson, the founder of the NFB, said that there were many different types of documentary film, beginning with the newsreel and continuing through the dramatic field, where such a film may involve "an attack on the emotions or on the imagination", to the poetic.<sup>1)</sup> However broadly defined, the object of a documentary remains to capture "fragments of actuality" and combine them meaningfully.<sup>2)</sup>

Mr. Macerola acknowledged that the description "documentary" might be misleading. He told the Committee that henceforth the film would carry a statement that it is a docu-drama presenting a perspective on the nature of heroism and the legend of Billy Bishop.<sup>3)</sup> Your Committee regrets any distress that may have been caused to the family of Billy Bishop by this film.

---

(1) *Proceedings*, 28 November 1985, p. 6:9-10.

(2) *Ibid.*, p. 6:10.

(3) *Ibid.*, p. 6:13.



## RECOMMENDATION

The Committee has unanimously adopted the following recommendation:

**That after the titles of the film, the following disclaimer be added:**

**"This film is a docu-drama and combines elements of both reality and fiction. It does not pretend to be an even-handed or chronological biography of Billy Bishop.**

**Although a Walter Bourne did serve as Bishop's mechanic, the film director has used this character to express his own doubts and reservations about Bishop's exploits. There is no evidence that these were shared by the real Walter Bourne".**

Some members feel that this recommendation does not go far enough.

## Appendix "A"

List of persons who appeared before the Subcommittee on  
Veterans Affairs, showing the number and date of the  
issue in which their evidence appear

### First Session of the Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Name	Issue No.	Date
Bauer, Group Captain A.J. Chairman Billy Bishop Heritage	3, 4 and 7	17 October 1985 30 October 1985 5 December 1985
Cowan, Mr. Paul Director of the film "The Kid Who Couldn't Miss" National Film Board	6 and 8	28 November 1985 10 December 1985
Kear, Professor A.R. President Manitoba Branch Royal Military College Club of Canada	4	30 October 1985
Macerola, Mr. François N. Government Film Commissioner National Film Board	6	28 November 1985
Symansky, Mr. Adam Executive Producer of the film "The Kid Who Couldn't Miss" National Film Board	8	10 December 1985
Taylor, Mr. Stewart K. Historian World War I Flyers Air Transportation	3	17 October 1985
Wise, Professor Sydney F. Dean of the Faculty of Graduate Studies and Research Carleton University	5	7 November 1985





Liste des personnes qui ont comparu devant le Sous-comité des affaires des anciens combattants avec le numéro et la date du fascicule

Première session de la trente-troisième législature, 1984-86

Nom	Fascicule	Date
Bauer, Capitaine de groupe A.J.	3, 4 and 7	17 octobre 1985
Président		30 octobre 1985
Héritage de Billy Bishop		5 décembre 1985
Cowan, Mr. Paul	6 and 8	28 novembre 1985
Metteur en scène du film		10 décembre 1985
«The Kid Who Couldn't Miss»		
L'Office national du film		
Kear, Professeur A.R.	4	30 octobre 1985
Président		
Division du Manitoba		
«Royal Military College Club		
of Canada»		
Macerola, M. François N.	6	28 novembre 1985
Commissaire du gouvernement à		
la cinématographie		
L'Office national du film		
Symansky, M. Adam	8	10 décembre 1985
Producteur administratif du film		
«The Kid Who Couldn't Miss»		
L'Office national du film		
Taylor, M. Stewart K.	3	17 octobre 1985
Historien officiel des pilotes de la		
Première Guerre mondiale		
Transport aérien		
Wise, Professeur Sydney F.	5	7 novembre 1985
Doyen de la Faculté des études		
supérieures et de la recherche		
Université Carleton		

## RECOMMANDATION

Le comité a adopté à l'unanimité la recommandation suivante:

Qu'on ajoute au générique du film une rectification ainsi libellée:

Ce film est un *docu-drame* qui allie réalité et fiction. Il ne se veut pas une biographie impartiale ou chronologique de Billy Bishop.

Bien qu'un certain Walter Bourne ait effectivement été le mécanicien de Bishop, le réalisateur s'est servi de ce personnage pour exprimer ses propres doutes et réserves au sujet des exploits de Billy Bishop. Rien ne prouve que le véritable Walter Bourne ait partagé ces opinions.

Certains membres du comité estiment que cette recommandation ne va pas assez loin.

- 1) Ibid., p. 6:8 et 6:11.
- 2) *Ibid.*, p. 6:16.
- 3) *Delibérations*, 28 novembre 1985, p. 6:9.
- 4) *Ibid.*, p. 6:10.
- 5) *Ibid.*, p. 6:13.

M. Macerola a reconnu que la désignation «documentaire» peut être trompeuse. Il a dit aux membres du comité que, dorénavant, le générique du film comportera une mention précisant qu'il s'agit d'un *docu-drame* présentant un point de vue sur la nature de l'héroïsme et la légende de Billy Bishop.<sup>(3)</sup> Le comité déplore l'affliction que ce film a pu causer à la famille de Billy Bishop.

Dans l'industrie cinématographique, le terme «documentaire» a toutefois un sens beaucoup plus large. À ce sujet, M. Macerola a d'ailleurs rappelé que, selon John Grierson, le fondateur de l'ONF, il existe de nombreux types de documentaires, à commencer par les actualités filmées, en passant par le champ de l'expression dramatique, où un film peut susciter l'émotion ou faire appel à l'imagination, jusqu'à l'univers poétique.<sup>(3)</sup> Si vaste que soit cette définition, le rôle du documentaire consiste à capter «des fragments d'actualité» et à les assembler pour leur donner un sens.<sup>(4)</sup>

Des membres du comité et du public se sont fermement opposés à ce que le film soit annoncé comme un «documentaire long métrage». À leurs yeux, un «documentaire» doit nécessairement faire autorité et être exact, juste et impartial, dans les limites de l'objectivité personnelle, particulièrement si c'est l'Office national du film qui est en cause. À notre avis, ces qualités peuvent être présentes, même lorsqu'il est question de sujets historiques et que des acteurs jouent le rôle de personnages qui ont vraiment existé.

Selon M<sup>m</sup>. Macerola et Cowan, «The Kid Who Couldn't Miss» a été conçu comme un «docu-drame» pour faire passer un message «sur l'héroïsme, les légendes, la guerre, ceux qui y ont combattu et ceux, plus rares, qui sont devenus les symboles de cet héroïsme». Comme nous l'avons mentionné précédemment, le docu-drame est un type de cinéma d'essai relativement nouveau qui peut osciller entre la réalité et la fiction. C'est ainsi que «The Kid Who Couldn't Miss» a remporté des prix internationaux dans le cadre de différents festivals, à la fois dans la catégorie «documentaire» et dans la catégorie «fiction».<sup>(2)</sup>



Toutefois, dans un cas particulier, le réalisateur fait un transfert chronologique pour donner à Bishop un motif puissant d'«imaginer» le raid contre le terrain d'aviation allemand.

En réalité, Bishop a effectué ce raid vers le milieu de son premier tour de service comme pilote en France. Lorsqu'il est revenu au Canada et a épousé sa fiancée, il avait déjà reçu la Croix de Victoria. Par contre, dans le film, le réalisateur modifie délibérément la chronologie des événements de sorte que le raid semble avoir eu lieu dans la dernière semaine du tour de service au front de Bishop. Il lui fournit ainsi une «raison» de faire croire à un raid: Bishop aurait eu la sa dernière occasion de jouer les héros pour plaire aux officiers supérieurs qui, à en croire le film, attendaient son retour.

Le film comporte beaucoup d'autres erreurs sur les plans historique et chronologique; elles sont mineures pour la plupart, mais certaines ont de l'importance. Le lecteur trouvera en annexe à nos délibérations d'autres détails à ce sujet ainsi que l'opinion de M. Cowan sur les témoignages entendus par le comité.<sup>(1)</sup>

## RÉSUMÉ ET RECOMMANDATIONS

Le film «The Kid Who Couldn't Miss» est un récit très romancé et tendancieux de la vie et des exploits de Billy Bishop, à l'époque où il appartenait à la 60<sup>e</sup> Escadrille, pendant la Première Guerre mondiale. Dans les recherches effectuées pour ce film, on a omis de consulter une foule de sources, d'anciens combattants et de spécialistes de la question au Canada et l'on s'en est surtout remis à quelques sources britanniques. Grâce à une technique qui consiste à interviewer de temps à autre un acteur qui joue le rôle du mécanicien de Billy Bishop, le film prête foi, à tort et de façon trompeuse, à ce que la plupart des historiens considèrent comme des rumeurs et de pures suppositions. M. Cowan et l'Office national du film ont parfaitement le droit d'exprimer des réserves quant aux états de service de Billy Bishop; toutefois, le comité se demande s'il est dans l'intérêt public, selon ce qu'exige la loi constitutive de l'Office, de présenter ces rumeurs, apparemment nées quelque temps après les événements décrits, comme si elles reposaient sur les déclarations de témoins oculaires ou sur des renseignements de première main.

(1) *Délibérations*. Annexes «VA-2-D» et «VA-2-E», p. 4A:82-153; Annexe «VA-6-E», p. 6A:36-49.

l'attribue au mécanicien de Bishop, cette observation est peut-être le témoignage le plus accablant et le plus injuste dont l'auteur du film se soit servi pour convaincre les spectateurs que Bishop pourrait avoir «inventé» le raid.

Narrateur

Dans le compte rendu du raid, il est dit qu'à son retour, l'Avion de Bishop était en lambeaux. Ce n'est pas vrai.

Voix

(Walter Bourne)

Dans la queue, il y avait environ 17 trous de balle, voyez-vous ... tous gentiment groupés, comme cela, voyez-vous. J'ai déjà vu beaucoup d'avions qui avaient été touchés par l'ennemi, mais personne ne peut toucher un avion en vol de cette manière. Non ... personne. C'est un vrai mystère.

Ni le rapport de combat de Bishop ni les rapports officiels ne disent que l'Avion était «en lambeaux». Dans ses mémoires, Fry, dont nous avons parlé plus haut, dit qu'il y avait cinq trous de balle à l'intérieur d'un cercle de six pouces. Il faut beaucoup d'imagination pour croire qu'on pouvait compter 17 trous de balle dans le rectangle de 18 pouces sur 24 montré par l'acteur qui joue le rôle de Bourne; l'idée qu'on puisse grouper ainsi ses coups avec une mitrailleuse démontée qu'on tient à la main est absurde.

Voix

(Walter Bourne)

Ils ont eu ce qu'ils voulaient, vous savez, lorsqu'ils en ont fait un héros. Vous savez, lorsqu'ils lui ont épinglé des médailles, qu'ils lui ont donné la Croix de Victoria - ils ont eu ce qu'ils voulaient. Il était prêt à mourir comme tous les autres. Il était ambitieux, mais ... peut-être beaucoup trop ... trop ambitieux... je ne sais trop.

Cette dernière observation attribuée à Walter Bourne exprime peut-être les propres sentiments de M. Cowan au sujet de Bishop.

D'un bout à l'autre du film, la chronologie des événements est complètement bouleversée. En général, cela arrive lorsque le réalisateur prend des libertés avec les faits pour donner à son film une plus grande valeur dramatique et plaire davantage aux spectateurs.

fait, personne n'attendait Bishop, ni le roi, ni aucun officier supérieur. Pour tout dire, si l'on s'en fie à ses observations sur le rapport de combat fait par Bishop au sujet du raid (voir ci-dessus), le major Scott aurait, à tout le moins, été pris de court par l'événement.

Voix  
(Walter Bourne)

J'ai dit qu'il était probablement parti. Il était très silencieux et très tendu. Mais quand il est revenu, vous savez, il était tout sourire ... il jubilait. Très content de lui.<sup>(1)</sup>

Cet extrait pourrait être basé sur les mémoires de W. M. Fry. Selon lui, Bishop l'avait invité à participer au raid, mais il avait refusé: après le raid, Bishop lui avait rendu visite dans sa chambre et lui avait tout raconté, en proie à une grande agitation.<sup>(2)</sup>

Voix  
(Walter Bourne)

C'est assez curieux, non? Je veux dire, l'avion avait perdu sa mitrailleuse Lewis. Il a dit qu'il l'avait larguée sur le chemin du retour, vous savez, pour alléger l'avion et aller plus vite. Eh bien moi, j'aimerais bien voir un pilote arracher une de ces mitrailleuses en plein vol ... Je ne sais trop, mais ... c'est moi qui les installe sur les avions.<sup>(3)</sup>

Le chef d'escadron Warne signale qu'il est difficile d'enlever une mitrailleuse Lewis d'un avion en vol (6A:30). Bien qu'on convienne en général que l'avion avait perdu sa mitrailleuse, il semble que le fait ne soit pas noté dans les documents officiels relatifs au raid reproduits ci-dessus. Les témoins qui ont comparu devant le comité ont révélé qu'ils avaient déjà entendu dire que des pilotes s'étaient débarrassés de leur mitrailleuse en plein vol et que cela ne devait pas être beaucoup plus difficile que de changer les chargeurs, manœuvrer que Bishop avait maîtrisée et qu'il pouvait faire pendant le combat.<sup>(4)</sup> Lorsqu'on

(1) *Ibid.*, p. 50.

(2) Fry (1974), p. 135.

(3) Texte du film, p. 51.

(4) *Délibérations*, 17 octobre 1985, p. 3:30-31 et 7 novembre 1985, p. 5:17.

mécanicien. De plus, comme celui-ci devait vérifier l'appareil après chaque sortie et faire les réparations nécessaires, il était très bien placé pour remarquer les avaries anormales ou suspectes. Ainsi, les doutes attribuées à Walter Bourne ont un effet d'autant plus désastreux sur la réputation de Bishop qu'ils sont exprimés par son mécanicien. Nous avons déjà parlé de certaines de ces déclarations: nous citons ci-dessous des extraits du texte du film, dont chacun est suivi d'une brève observation indiquant sa provenance, lorsqu'elle est connue:

Voix

(Walter Bourne)

... les patrouilles de défense sont revenues ... six ou sept avions, et les pilotes n'avaient rien vu, absolument rien. Lui, il sort un peu plus tard, tout seul, et revient quelques heures après; il tire une salve comme si c'était la foute Fête de Guy Fawkes, prétendant qu'il en a abattu un, deux, trois. Il prétend qu'il les a abattus, mais c'est le commandant, le major Scott, qui lui a attribué ces victoires.<sup>(1)</sup>

Lorsqu'il revenait à sa base après une sortie réussie, Bishop avait l'habitude de tirer une salve. L'observation se comprend en lisant le témoignage du chef d'escadron Warne. (6A:22-26)

Voix

(Walter Bourne)

Chacun savait qu'il [le raid contre un aérodrôme allemand] était imminent. Ce que je veux dire, c'est qu'il y avait un tas d'officiers supérieurs à la base. Nous étions tous dehors, sur le terrain d'aviation, attendant qu'il revienne pour voir s'il avait réussi. Il ne manquait que la fanfare. On aurait dit que le roi s'en venait.<sup>(2)</sup>

Le célèbre as anglais, Albert Ball, avait abordé Bishop pour lui proposer d'attaquer avec lui un aérodrôme allemand. Après la mort de Ball, Bishop ne pourrait-il pas avoir proposé la même chose à d'autres pilotes? Cette observation n'est que pure fiction, tout comme le plan d'archives qui montre Sa Majesté visitant le terrain d'aviation. En

(1) «The Kid Who Couldn't Miss», texte, p. 40. [traduction libre, comme pour les autres extraits qui suivent].

(2)

*Ibid.*, p. 48.



cadre avec toute la carrière et tout le comportement de Bishop pendant la guerre.»<sup>(1)</sup>

Le comité ne croit pas qu'il existe de preuves historiques dignes de foi pour appuyer les allégations faites dans le film selon lesquelles on savait déjà en 1917-1918 que bon nombre des prétentions de Bishop étaient fausses ou, comme on l'a maintes fois répété dans le film, qu'il s'agissait là d'une source flagrante de tensions ou de dissensions au sein de l'escadrille. Il serait normal de s'attendre à ce que l'attribution, à titre exceptionnel, de la Croix de Victoria uniquement sur la base d'un témoignage personnel fasse sourcilier et suscite peut-être même jalousie et bavardages.

Quelque temps après la guerre, cependant, il semble effectivement que des doutes au sujet de Bishop se soient répandus privément et que d'anciens combattants y aient prêté foi. Ces doutes sont peut-être nés de l'impossibilité pour les premiers historiens de trouver confirmation, dans les archives allemandes, du raid qui a valu à Bishop la Croix de Victoria. Ceux qui ont étudié l'histoire de la guerre aérienne les connaissent très bien.

Comme les doutes, les rumeurs et les conjectures ont influé sur l'opinion que certains pilotes collègues de Bishop en sont venus à se former sur ses exploits, votre comité est d'avis que M. Cowan a agi de bonne foi lorsqu'il a décidé d'en faire état dans son film. Par contre, nous ne pouvons accepter les techniques utilisées pour semer et renforcer le doute dans l'esprit des spectateurs.

La plupart des soupçons et suppositions soulevés par les sources qu'invoque M. Cowan sont attribués au mécanicien de Bishop à la 60<sup>e</sup> Escadrille, Walter Bourne, qui est campé par un acteur qu'on voit devant des arrière-plans authentiques, par exemple, un hangar d'avions. La technique utilisée est l'interview. Bien que l'apparition d'une claquette et les instructions données hors-champ indiquent aux spectateurs qu'il s'agit d'une séquence filmée jouée par un acteur, rien ne montre qu'il n'y a absolument aucune raison de croire que le véritable Walter Bourne ait eu des doutes au sujet de Bishop ou qu'il ait fait aucun des commentaires qui lui sont attribués.

Votre comité estime que l'usage de cette technique constitue l'aspect le plus choquant du film, car il diffame la mémoire de Walter Bourne et la relation très étroite qui existait entre les pilotes et leur mécanicien. La vie du pilote dépendait de la qualité du travail du

(1) *Ibid.*, p. 5:12.

possible ont découvert que, dans une très grande proportion, les victoires revendiquées peuvent être confirmées. Stewart Taylor, qui a témoigné devant le comité et qui a été désigné historien officiel des pilotes de la Première Guerre, a commencé à étudier la carrière des pilotes canadiens de la Première Guerre mondiale en 1960. Comme le chef d'escadron Warne, il a essayé d'entrer en communication, personnellement ou par téléphone, avec le plus d'anciens combattants possible et de recueillir le maximum de documents, journaux, lettres, mémoires et carnets de vol inédits. Il a en outre consulté le dossier «Turnuss» que possède maintenant M. Ferko. Il croit être en mesure d'identifier, dans le cas de Bishop, un pourcentage beaucoup plus élevé de pilotes abattus qu'il ne peut le faire pour d'autres pilotes.<sup>17</sup>

M. S.F. Wise est l'auteur du premier volume de l'histoire officielle de l'Aviation royale canadienne, *Canadian Airmen and the First World War*, qui est le résultat de quelque dix années de travaux auxquels il s'est consacré de concert avec une équipe d'historiens de profession. En se fondant sur ses recherches, il a pu dire au comité que, dans l'ensemble, il faudrait retrancher probablement le tiers des victoires attribuées à tous les pilotes de chasse qui ont combattu sur le front de l'Ouest.<sup>18</sup> Cette généralisation vaut autant pour Bishop que pour les autres, qu'ils soient britanniques, allemands ou français. Au sujet du dossier de Bishop, il a réfuté catégoriquement les allégations de fraude qui sont à son avis sans fondement. «Des témoignages ont corroboré pour une très large part les hauts faits de Bishop.»<sup>(3)</sup>

D'après M. Wise, l'attaque qui a valu la Croix de Victoria à Bishop est presque sans équivalent, parce qu'elle est quasi impossible à corroborer. Bishop aurait pu attaquer l'un ou l'autre d'une demi-douzaine d'aérodromes, et pas seulement Estoumrel, comme le donne à entendre le film. Etant donné la perte ou la destruction des archives allemandes, «il n'y a aucune possibilité de se reposer sur les dossiers allemands pour vérifier les prétentions de Bishop». Face à un tel problème, l'historien ne peut que revoir la carrière militaire du combattant et mesurer la probabilité relative des diverses options.<sup>(4)</sup> A son avis, il est très probable que le raid a eu lieu, parce que «le récit

<sup>17</sup> *Délibérations*, 17 octobre 1985, p. 3:25-26 et Annexe «VA-1-A», p. 3A:1-2.

<sup>(2)</sup>

*Ibid.*, 7 novembre 1985, p. 5:7.

<sup>3</sup>

*Ibid.*, p. 5:8.

<sup>4)</sup>

*Ibid.*

Les doutes émis dans le film au sujet de l'attaque d'un terrain d'aviation par Bishop semblent fondés essentiellement sur l'acceptation pure et simple par M. Cowan des suppositions personnelles du chef d'escadrille Warne, particulièrement pour ce qui est de l'importance que ce dernier accorde à l'état de l'avion de Bishop à son retour et à l'absence de sa mitrailleuse.

Le comité note que le chef d'escadrille Warne n'a jamais rien publié au sujet de ses réserves. En fait, dans ses publications, il semble accepter entièrement les états de service officiels de Bishop et l'attaque d'un aérodrome allemand. Il va même jusqu'à dire: «[...] mon intention est de ne rien publier qui risque d'entacher la mémoire de Billy Bishop, ni celle de n'importe quel autre membre de la 60<sup>e</sup> Escadrille [...].»<sup>(1)</sup>

Au cours des audiences, on nous a signalé que bien que les archives de la République fédérale d'Allemagne contiennent peu de renseignements intéressants sur le service outre-mer de Bishop, il n'en est pas de même des collections privées. M. Cowan a lui-même fréquemment cité l'une d'elles, à l'heure actuelle en la possession de M. A.E. Ferko, des États-Unis, comme preuve qu'il existe des documents allemands, que ces documents confirment, comme il le prétend dans le film, que Bishop a exagéré ses victoires et qu'ils ne font nullement état de son raid contre un aérodrome allemand.<sup>(2)</sup> Apparemment, dans les années 30, un petit nombre de chercheurs allemands ont été autorisés à examiner personnellement certains documents d'archives pour les recopier à la main, en faire des résumés et prendre des notes. Certains historiens étrangers ont pu communiquer avec eux pour essayer d'obtenir des réponses à des questions précises. Une partie au moins des notes d'un chercheur allemand du nom de Turnuss est tombée en la possession de l'Américain William Puglisi, qui l'a remise à M. Ferko, en même temps que des lettres échangées avec d'autres chercheurs allemands. De toute évidence, le comité n'est pas en mesure de dire si ces renseignements sont authentiques, complets et représentatifs des documents allemands perdus ou détruits. C'est une autre tâche qu'il lui faut laisser aux historiens de profession.

Bien que les sources de M. Cowan aient exprimé leur scepticisme au sujet des états de service et des exploits de Bishop, plusieurs autres historiens qui ont consulté le plus de documents

(1) *Délibérations*, 28 novembre 1985, p. 6A:32.

(2) *Ibid.*, «Déclaration de A.E. Ferko», 28 novembre 1985, p. 6A:19-20 et Annexe «VA-6-E», «Erreurs relevées dans les témoignages», p. 6A:36.

C de la 60<sup>e</sup> Escadrille an août 1917. M. Crompton, qui vit à Thornhill (Ontario), a déclaré formellement que durant son service dans la 60<sup>e</sup> Escadrille: «Jamais les exploits de mon commandant de vol Billy Bishop n'ont suscité de controverse au sein de l'Escadrille.»<sup>1</sup>

D'aucuns qui ont fait des recherches sur les états de service de Bishop aux 60<sup>e</sup> et 85<sup>e</sup> Escadrilles sont tombés sur des rumeurs, des potins et des conjectures selon lesquels il aurait embelli ses comptes rendus de combat et, notamment, inventé le raid sur un aérodrome allemand; il aurait atterri, démonté sa mitrailleuse et tiré avec soin sur son avion avant de rentrer à la base. Pour autant que le sache le comité, aucun historien de bonne réputation n'a jamais publié pareille accusation; au contraire, cette supposition a été traitée avec tout le mépris qu'elle mérite presque certainement, parce qu'elle ne repose sur aucune preuve. Bien que rien n'indique que ces rumeurs circulaient déjà au moment où Bishop a servi outre-mer, le mémoire rédigé par le chef d'escadrille D.W. Warne, qui, à titre de passe-temps, écrit l'histoire de la 60<sup>e</sup> Escadrille depuis la fin des années 50, contient des renseignements et des explications concernant les doutes qui les ont inspirées.<sup>(2)</sup>

Selon le chef d'escadrille Warne, les dossiers du *Royal Flying Corps* n'aident en aucune façon à justifier une bonne partie des prétentions de Bishop; en outre, certains historiens de l'époque qui se sont spécialisés dans l'analyse des archives allemandes n'ont pas réussi à faire correspondre le nombre d'avions ennemis censément abattus par Bishop aux pertes allemandes consignées dans les journaux de guerre des unités intéressées et aux listes des morts et blessés allemands. Il n'a pas été possible non plus de confirmer d'après les sources allemandes l'attaque d'un aérodrome allemand qui a valu à Bishop la Croix de Victoria. Pour compléter les choses, le gros des archives allemandes pertinentes a été perdu ou détruit, soit pendant la retraite des Allemands du front de l'Ouest en 1918, soit durant la Seconde Guerre mondiale. Dans son résumé de la «Controverse au sujet de Billy Bishop», Warne note à juste titre: «Inévitablement, l'absence de faits nous amène à des suppositions, ce qui est une affaire personnelle».<sup>(3)</sup>

(1) Note écrite par M. Crompton et certifiée par Stewart Taylor.

(2) «Controverse au sujet de Billy Bishop, telle que perçue par le chef d'escadrille D.W. Warne, MRAS, RAFCO», *Délibérations*, Annexe «VA-6-C», 28 novembre 1985, p. 6A:21-33.

(3) *Ibid.*, p. 6A:33.



affirmation est fondée sur des souvenirs remontant à 50 ou 60 ans plus tôt, le comité estime qu'elle est importante, parce que M. Cowan a indiqué, dans son témoignage, que son entrevue avec le commandant d'escadre Fry avait beaucoup fait pour attiser ses doutes au sujet des états de service militaires de Bishop<sup>(1)</sup> et parce que le film laisse entendre que, bien avant le raid qui lui a valu la Croix de Victoria, les camarades pilotes de Bishop n'accordaient pas foi à ses prétentions.

La seule source identifiable de l'assertion répétée tout au long du film selon laquelle la créance de Bishop était mise en doute sont les réminiscences enregistrées de sir Archibald Henry James, qui n'a pas servi à la 60<sup>e</sup> Escadrille, mais qui était stationné tout près. M. James, qui a été interviewé quelques décennies après la Première Guerre mondiale dans le cadre d'un projet d'histoire orale associé à l'Imperial War Museum, mentionne brièvement que Bishop était le pilote « le mieux connu et le plus populaire », et il ajoute que « malheureusement, Bishop était un tricheur ». Lorsque l'interviewer lui a demandé comment il le savait, M. James a répondu : « Tout le monde le savait. C'était un fait bien connu, bien connu, malheureusement ».

Au cours d'une entrevue en champ, M. Cowan a soumis l'opinion de M. James à un autre pilote, Cecil Knight, qui a rejeté carrément l'idée que Bishop exagérerait ses exploits. Néanmoins, M. Cowan l'a reprise sous la forme d'une anecdote racontée par l'acteur qui interprète le rôle du mécanicien de Bishop à la 60<sup>e</sup> Escadrille, Walter Bourne. Le personnage de Bourne dit dans le film qu'il se souvient d'une altercation entre un pilote nommé Carlisle et Bishop au sujet des « victoires non confirmées » de ce dernier. Plus loin dans le film, M. Cowan affirme de nouveau par la bouche du narrateur que les doutes au sujet de Bishop se multiplient puis il fait raconter une autre anecdote à l'acteur qui incarne Walter Bourne.

De l'avis du comité, si M. Cowan avait étudié plus à fond les réminiscences de sir Archibald Henry James enregistrées sur bande, il se serait rendu compte qu'elles se sont souvent révélées inexacts et irréfutables, bref, une source historique peu sûre. Ainsi, à l'émission «Newnight» de la BBC, Peter Simpkins, historien officiel de l'Imperial War Museum, a fait remarquer que James avait déjà fait des déclarations contestables au sujet d'autres personnalités militaires.<sup>(2)</sup> Si M. Cowan avait puisé aux sources canadiennes, il aurait pu en outre interviewer J.B. Crompton, qui a servi dans le Vol

<sup>(1)</sup> *Délibérations*, 28 novembre 1985, p. 6:52.

<sup>(2)</sup> «Newnight» avec Ian Smith, 22 h 45, le 22 janvier 1986, et *Délibérations*, 5 décembre 1985, p. 7:16.

l'authenticité du raid avaient fait surface dans l'intervalle de quatre semaines, il était bien placé pour les communiquer à ses supérieurs et faire ainsi pencher la balance contre l'octroi d'une Croix de Victoria pour un exploit étayé par un « témoignage personnel seulement ».

A notre avis, les documents officiels susmentionnés établissent que Bishop est revenu de son raid avec un avion sérieusement endommagé, mais ils ne laissent aucunement entendre que les dommages étaient sérieux au point de ne pouvoir être réparés sans difficultés et assez rapidement pour que Bishop puisse reprendre les commandes de l'appareil plus tard le même jour. Dans ses mémoires *publiés*, M. W. M. Fry, l'un des derniers pilotes survivants de la 60<sup>e</sup> Escadrille qui ait volé avec Bishop et servi sous ses ordres, laisse clairement entendre qu'un avion gravement endommagé pouvait être réparé avec une rapidité surprenante. Faisant allusion à deux notes dans son carnet de vol, il cite ce qui suit à la date du 25 mai: « Perdu l'aile inférieure droite. Atterri à la 12<sup>e</sup> Escadrille. » Néanmoins, toujours d'après son carnet, il aurait piloté le même avion le lendemain, lors d'un combat où il prétend avoir abattu un avion ennemi.<sup>(1)</sup>

De mémoire, M. Fry raconte comment Bishop l'a invité à participer au raid, la veille et avant les premières lueurs du lendemain, et comment, tout juste après son attaque, menée à l'aube, Bishop a fait irruption dans sa chambre pour lui en parler. Il affirme se souvenir « clairement d'avoir vu quelque cinq trous de balles derrière le plan fixe horizontal, soit sur le gouvernail de profondeur, ramassés dans un cercle d'au plus six pouces de diamètre. » Il conclut son récit par les observations suivantes:

Il est certainement très rare que la Croix de Victoria ou toute autre éminente distinction soit accordée sur la seule parole du récipiendaire, sans que ses exploits aient été corroborés par des participants ou des témoins. Notre commandant connaissait si bien Bishop qu'il l'a cru implicitement, tout comme l'Escadrille entière et nos supérieurs.<sup>(2)</sup>

Rédigeant ses mémoires près de 60 ans après l'événement, il se rappelle qu'à l'époque du raid, toute l'Escadrille, y compris son commandant, avait accordé foi au récit de Bishop. Même si cette

<sup>1)</sup> W.M. Fry, M.C., commandant d'escadre, *Air of Battle*, Londres, William

Kimber and Co., 1974, p. 132 [traduction libre].

<sup>2)</sup> *Ibid.*, p. 135-137 [traduction libre].

Votre comité considère que ce document revêt une importance particulière pour plusieurs raisons. Il a été soumis par le capitaine Caldwell, qui avait remplacé temporairement le major Scott comme commandant de la 60<sup>e</sup> Escadrille. On y souligne le fait que dans les semaines qui ont suivi le raid, aucune confirmation n'est venue l'étayer, si tant est qu'on ait cherché à en obtenir une. Il renferme en outre des renseignements plus précis au sujet de l'état de l'avion de Bishop. Étant donné que, selon le témoignage de M. Cowan, le capitaine Caldwell a exprimé, dans une lettre personnelle adressée au chef d'escadrille Warne près de 50 ans après les faits, de sérieux doutes quant aux états de service de Bishop et au raid en question, le rapport est aussi important pour ce qu'il fait. Il passe sous silence l'existence d'un certain scepticisme parmi les mécaniciens de l'Escadrille ou les camarades pilotes de Bishop, il n'attire pas l'attention sur un groupement suspect de trous de balles sur l'avion, et il ne signale pas que la mitrailleuse de l'avion manquait au retour du raid de Bishop. Contrairement au major Scott, le capitaine Caldwell n'était pas un ami personnel proche de Bishop. Si des doutes quant à

Ce rapport ne traitait aucun doute ou réserve quant à l'exactitude ou à l'authenticité de l'exploit de Bishop. Le major Scott aurait-il rédigé un rapport aussi élogieux si, comme le film le laisse entendre, le bruit s'était déjà répandu que les comptes rendus de Bishop étaient exagérés au point d'être faux, et si le fait qu'il les acceptait officiellement avait déjà causé des dissensions ouvertes parmi les membres de l'Escadrille? Par ailleurs, le rapport donne des indications générales quant à l'état de l'avion de Bishop à son retour, notant qu'il était «crible de balles de mitrailleuses tirées de l'aérodrome». D'autres renseignements documentaires à ce sujet proviennent d'un autre rapport confidentiel adressé au Quartier général le 30 juin 1917, soit près de quatre semaines après l'attaque:

- Comme suite à notre conversation téléphonique d'aujourd'hui, vous trouverez ci-joint l'information requise:
1. Départ de l'aérodrome 3 h 57; arrivée à l'aérodrome ennemi 4 h 25; retour 5 h 40.
  2. Témoignage personnel seulement.
  3. Dommages: 17 trous de balles. [Le bord de fuite du plan inférieur de l'avion a été rogné jusqu'au bâti.]
  4. Distance 30 milles. Aérodrome S. de CAMBRAI. (1)

Le lendemain, le major Scott a rédigé le rapport confidentiel suivant au Quartier général:

Quartier général  
13<sup>e</sup> escadre, R.F.C.

Je tiens à rédiger un rapport spécial sur une attaque individuelle extrêmement courageuse brillamment lancée contre un aérodrome allemand, près de CAMBRAI, par le capitaine W. A. Bishop D.S.O., M.C., le 2/6/17.

Décollant avant le jour, le capitaine Bishop projette d'attaquer l'aérodrome de NEUVILLE, mais en (y arrivant), il trouve les hangars fermés et ne repère aucun signe d'activité. Il se dirige alors vers le sud-est de CAMBRAI jusqu'à ce qu'il atteigne un aérodrome où 7 appareils étaient au sol, dont deux ou trois avaient déjà leurs moteurs en marche. Un premier décollé, sur lequel il tire 15 cartouches presque à bout portant; l'appareil s'écrase. Un deuxième, pris en chasse de la même manière, s'écrase contre un arbre. Deux autres décollent ensemble. Il tire le reste de son chargeur sur l'un d'eux, qui s'abat à quelque 300 verges de l'aérodrome. Le quatrième le prenant en chasse, il vide sur lui un chargeur complet, mais sans résultat apparent. Ces combats se livraient à des altitudes variant de 40 à 1,000 pieds. Il repère alors 4 appareils Scout, volant à 5,000 pieds d'altitude. Il monte à 4,000 pieds, juste au-dessous d'eux, et vole ainsi en parallèle sur une distance d'un mille. Voyant que les Scout s'élevaient au moins aussi rapidement que lui, il braque vers l'ouest et revient sain et sauf à son aéroport.

A titre de manoeuvre préliminaire, et avant que les appareils dont nous avons parlé aient décollé, il avait aspergé les mécaniciens occupés à mettre en marche les moteurs et avait vu tomber l'un d'eux. A son retour, il constate que son appareil était criblé de balles de mitrailleuses tirées de l'aérodrome.

(signé) Jack Scott, major  
Officier commandant,  
60<sup>e</sup> escadron, R.F.C.<sup>(1)</sup>

<sup>1)</sup> *Ibid.* Annexe « VA-1-C », 17 octobre 1985, p. 3A:6.



La controverse au sujet des états de service de Billy Bishop s'articule surtout autour de son raid solitaire sur un aérodrome allemand, à l'aube du 2 juin 1917, qui lui a valu la Croix de Victoria. Selon le rapport de combat rédigé par Billy Bishop, à son retour à la base, l'aérodrome en question aurait été celui d'Esnes ou d'Awoingt. Sa description a été brève:

## CONFIDENTIEL

J'ai tiré sur 7 appareils posés sur l'aérodrome. Le moteur de certains tournait déjà. L'un d'eux a décollé et j'ai tiré quinze coups sur lui, à courte distance et à 60 pieds d'altitude, et il s'est écrasé. Un deuxième a décollé et j'ai tiré sur lui 30 coups, à 150 verges de distance; il s'est écrasé sur un arbre. Deux autres ont décollé ensemble. J'ai pris de l'altitude et j'ai commencé à tirer sur l'un deux à [moins de] mille pieds, vidant sur lui mon chargeur et il s'est écrasé à quelque 300 verges de l'aérodrome. J'ai chargé mon chargeur et [je suis] monté vers l'est. Un quatrième appareil m'a poursuivi et j'ai tiré sur lui le contenu d'un chargeur entier. Il a pris la fuite et j'ai alors volé, sur une distance d'un mille, à une altitude de [moins de] 1,000 pieds, sous quatre Scouts qui se trouvaient à une altitude de [moins de] 5,000 pieds. J'ai pris ensuite de l'altitude, tournant vers l'ouest. L'aérodrome était défendu par une ou plusieurs mitrailleuses. Les six appareils au sol étaient des Scouts (Albatros type I ou II) dont l'un était un biplace.

Sous cette description, l'officier commandant de Bishop, le major Jack Scott, a ajouté ces commentaires:

On avait encouragé le capitaine Bishop à détruire [les appareils ennemis désignés] dans le résumé n° 151 du VII<sup>e</sup> Corps Daily Intelligence. Sa méthode n'a pas été tout à fait celle que j'avais prévue. Il s'est trouvé, à plusieurs reprises, à une altitude de 50 pieds au-dessus de l'aérodrome ennemi et à au moins 17 miles à l'est des lignes. Son appareil a été criblé par le feu des mitrailleuses au sol.<sup>(1)</sup>

(1) Delibérations, Annexe «VA-1-B», 17 octobre 1985, p.3A.3.

Le jugement de l'historien professionnel est soumis à une épreuve ultime par la publication de ses travaux qu'il soumet ainsi à l'attention minutieuse de ses pairs, et non par les réserves qu'il peut être disposé à exprimer en privé ou sous le sceau du secret. De l'avis de votre comité, quiconque fait un usage direct de tels renseignements le fait à ses propres risques sur le plan professionnel, qu'il s'agisse d'un journaliste ou d'un historien. Nous estimons que l'Office national du film aurait dû insister pour que soient appliquées des normes de recherche beaucoup plus rigoureuses et veiller à « l'admissibilité en preuve » des informations, ou encore exiger la collaboration étroite d'historiens professionnels au projet, avant de permettre que l'on aille de l'avant avec le film. Nous pensons aussi qu'il aurait fallu modifier la forme prévue du film pour en faire un documentaire traditionnel, afin d'éviter d'alimenter la controverse additionnelle susceptible d'être provoquée par les techniques avant-gardistes et la licence artistique qu'admet le *docu-drame* moderne. Comme M. Macerola l'a admis devant le comité, « c'est une forme nouvelle, et dangereuse évidemment ».<sup>11</sup>

Le film « The Kid Who Couldn't Miss » alimente une vive controverse depuis sa sortie en 1982. Certains intervenants conviennent que le film en soi est un divertissement de premier ordre. Des esprits éminents ont défendu dans des lettres aux journaux ses objectifs, la perspective choisie et la qualité de la production. D'autre part, il n'est pas exagéré de dire qu'il a scandalisé des groupes et des individus aussi divers que des associations d'anciens combattants, des associations de diplômés du Collège militaire royal, des historiens de la guerre aérienne, des chroniqueurs de journaux et de simples citoyens, ainsi que des contemporains de Billy Bishop, qu'il s'agisse de compagnons de guerre, d'amis ou de parents. Après avoir vu le film, étudié son texte et entendu de nombreux témoignages, votre comité est d'avis que le film prête le flanc à la critique pour au moins quatre motifs légitimes : 1) le biais historique selon lequel les exploits de Billy Bishop auraient été faux pour une bonne part; 2) les techniques cinématographiques employées pour communiquer et renforcer cette insinuation; 3) l'existence d'un grand nombre d'erreurs factuelles et chronologiques dans le film et dans son texte, dont bon nombre servent à faire accepter le thème du film, et 4) la description du film, dans la publicité, comme un « documentaire long métrage ». L'examen que nous allons faire de ces préoccupations est schématique et ne prétend pas être exhaustif.

M. Cowan s'est aussi beaucoup appuyé sur des entrevues avec une poignée de personnes choisies qui avaient fait des recherches sur les états de service de Billy Bishop, particulièrement sur son attaque d'un aérodrome allemand. Ces gens n'expriment pas de réserves et de doutes au sujet des exploits de Bishop dans le film et leurs noms n'apparaissent pas au générique à titre de sources importantes d'information. Néanmoins, leurs conclusions ou suppositions inédites sont incorporées dans le film comme des témoignages probants.

Si l'on en juge d'après le générique du film, il ne semble pas que M. Cowan ait consulté d'importantes collections de documents consacrés à la guerre aérienne et à la participation de Bishop. Le *British Public Records Office*, qui renferme une documentation volumineuse à ce sujet, ne figure pas sur la liste des sources d'information, non plus que le service historique du ministère de la Défense nationale du Canada, qui possède les dossiers les plus complets sur Bishop et d'autres Canadiens qui ont servi dans le Royal Flying Corps.<sup>(1)</sup> Lorsqu'on lui a demandé pourquoi il avait consulté des autorités et des témoins britanniques à l'exclusion de la plupart des sources canadiennes, M. Cowan a répondu: «Je ne pensais pas que personne au pays, à ma connaissance en tout cas, aurait eu autre chose à ajouter, sinon répéter que Bishop a agi comme le rapporte l'histoire officielle».<sup>(2)</sup>

Si l'instinct du journaliste professionnel le porte à s'appuyer essentiellement sur des entrevues, celui de l'historien professionnel l'incite à se fonder le plus possible sur des «sources originales», c'est-à-dire des archives, des ouvrages publiés et des documents inédits comme des journaux intimes, des lettres, etc., dont l'origine se rapproche le plus possible des événements à l'étude. Il consultera aussi avidement des sources de seconde main comme les mémoires et les ouvrages publiés par d'autres spécialistes en la matière. La tâche la plus délicate consiste à peser cette multitude de documents, à en éprouver la validité et à procéder à leur évaluation, tout comme le ferait un tribunal avant de rendre un jugement. D'ailleurs, «ce jugement sera toujours complexe parce que les événements historiques sont eux-mêmes complexes».<sup>(3)</sup>

(1) *Délibérations*, 7 novembre 1985, p. 5:5-6.

(2) *Ibid.*, 10 décembre 1985, p. 8:15.

(3) *Ibid.*, 7 novembre 1985, p. 5:7-8.

signifie pas qu'à notre avis, l'ONF devrait contribuer à créer de toutes pièces de faux héros ou s'abstenir de dénoncer les imposteurs. Il va sans dire, cependant, que nous avons été surpris de découvrir que l'on n'avait retenu les services d'aucun spécialiste ou historien professionnel pour collaborer à la réalisation du film. On comprend fort bien que M. Cowan ait tenu à avoir la haute main sur l'aspect artistique du film, à tout le moins lorsque le film a pris une tournure «révisionniste», mais il incombat quand même à l'Office national du film de s'assurer de l'exactitude et de la vraisemblance tant des détails que des grands thèmes.

Même si une certaine Dominique Parent figure au générique à titre de responsable de la recherche historique, le comité ne l'a pas entendue et les témoins qui ont comparu devant lui n'y ont pas fait allusion. D'après nos audiences, il semble que M. Cowan se soit chargé de faire la totalité, ou presque, de la recherche.

M. Cowan qui a fait carrière dans les domaines du cinéma et de la presse électronique, n'a pas une formation d'historien. À l'époque où il a fait ses recherches, écrit, produit, dirigé et co-monté «The Kid Who Couldn't Miss», il n'avait pas d'expérience dans la réalisation de documentaires sur des sujets historiques, même s'il connaissait bien tous les aspects de la réalisation cinématographique. Lorsqu'il a écrit le scénario, il semble qu'il ait eu surtout recours à des interviews, comme on pouvait s'y attendre de la part d'un ancien journaliste. Presque tous ceux qui ont été témoins des événements de la Première Guerre mondiale ou qui y ont participé sont maintenant disparus. Que M. Cowan ait mené lui-même des entrevues avec les survivants, ou qu'il se soit appuyé sur des entrevues déjà enregistrées ou sur des conversations avec des personnes qui ont eu des contacts avec les anciens combattants de la 60<sup>e</sup> Escadrille, le résultat est le même: on demande aux personnes interrogées de se rappeler le détail d'événements qui remontent à quelque 40 ou 60 ans, notamment dans quel état un avion est revenu d'une sortie sensationnelle, si le bruit avait couru dans le temps d'un gonflage du compte officiel des victoires parmi les membres d'une escadrille, et autres choses semblables.

On peut croire en l'intégrité personnelle des interviewers comme des interviewés, et demeurer extrêmement sceptique quant à la véracité relative des renseignements communiqués, à tout le moins dans leur détail. Les informations tirées de ces entrevues peuvent donner de la couleur à un récit et montrer ce que d'anciens combattants pensent des événements, longtemps après qu'ils sont survenus, mais elles peuvent tout aussi bien nuire qu'aider à la reconstitution d'un passé lointain.



Quelle que soit la valeur intellectuelle d'un film mettant en question la nécessité des héros, les membres du comité et d'autres honorables sénateurs qui ont assisté à ses réunions n'ont pas goûté que, pour développer ce thème, on laisse planer le doute non pas sur un ou plusieurs personnages fictifs, mais sur l'intégrité personnelle et les états de service d'un ancien combattant et héros de guerre, l'un des rares que tous les Canadiens peuvent admirer. Cette réserve ne

Plusieurs honorables sénateurs n'admettent pas qu'il est conforme au mandat de l'Office national du film de remettre en question la raison d'être des héros nationaux. Le récit de la vie d'hommes et de femmes exceptionnels est source d'inspiration et d'exemple pour les jeunes et les moins jeunes. Que les vies de plusieurs de nos héros accusent et exagèrent nos traits ethniques et culturels, voilà une cause fréquente d'embarras pour les Canadiens. Le fait que l'exploration et la colonisation du pays par les Européens soient inévitablement associées au déclin des civilisations autochtones et l'ascendant des rivaux que sont nos héros coloniaux français et britanniques est un exemple parmi bien d'autres.

Témoignant devant le comité, M. François Macerola, Commissaire du gouvernement à la cinématographie, a souligné qu'à toutes les étapes de la production - de la conception à la sortie d'un film - chaque décision du producteur, du producteur administratif et du vice-président chargé de la programmation anglaise ou française est pesée. Avant la sortie du film, le Commissaire du gouvernement à la cinématographie doit le visionner et l'approuver. Si l'objectif original du film ne prêtait pas à discussion, le projet révisé, lui, allait nécessairement soulever une vive controverse. En l'occurrence, de l'avis de votre comité, la simple prudence aurait dû amener l'Office à se demander sérieusement s'il était dans l'intérêt public de produire un tel film et, dans le cas de l'affirmative, quelles précautions il convenait de prendre pour en assurer l'exactitude historique, d'autant plus qu'il devait être distribué comme documentaire.

Votre comité est convaincu que dans la conception et l'exécution du film, M. Cowan a fait montre d'intégrité et sur le plan personnel et sur le plan professionnel; il a voulu que le film reflète ses convictions personnelles et il a cherché à les exprimer à sa manière. Nous reconnaissons que c'est là un désir fondamental chez tous les bons cinéastes, même si nous ne croyons pas que les témoignages que nous avons entendus confirment les convictions de M. Cowan au sujet de la nature des exploits de Billy Bishop et si nous contestons certaines des techniques qu'il a employées pour les exprimer. Cependant, nous mettons sérieusement en doute le jugement de l'Office national du film, qui a accepté le projet et les objectifs révisés du film.

notamment «un fantassin ayant assisté à l'attaque de l'aéroport allemand que Bishop mena seul».

En conclusion, M. Cowan a résumé dans les termes suivants l'objectif du film qu'il comptait faire:

Notre intention est d'axer le plus possible les documents cinématographiques sur la vie de Billy Bishop. Notre propos n'est pas tant de tourner un film de guerre qu'un film sur un homme ayant vécu la guerre. Notre héros, cet aviateur, a subi la même métamorphose que la plupart de ceux qui ont vécu une guerre. Vient d'abord l'algèresse naïve de celui qui s'apprête à rencontrer l'ennemi, puis l'ardeur sanguinaire du tueur suivie de la peur qui paralyse et, enfin, l'horreur qu'éprouve le combattant qui se rend compte de la futilité de la guerre. Ce film se veut l'histoire intime d'un héros plutôt spécial, mais aussi la complainte de tous les combattants de toutes les guerres.<sup>(1)</sup>

Pendant l'hiver 1981, M. Cowan a fait un voyage de recherche en Europe pour réunir des films d'archives et interviewer des gens qui avaient connu Bishop pendant son service outre-mer. Au cours de son séjour, il a appris des choses qui, à son avis, laissaient planer un doute sur les versions officielles et acceptées des exploits de Billy Bishop et, en particulier, sur le nombre officiel d'avions ennemis qu'il aurait abattus et sur le *fait* même de son raid solo contre un aéroport allemand. Face à cette situation, M. Cowan a dit que trois possibilités s'offraient alors à lui: laisser tomber le film complètement, raconter de nouveau la légende qu'il croyait désormais contestable ou réaliser un film qui refléterait ses doutes. Il en était venu à la conclusion que «ces doutes étaient trop nombreux et que leurs sources étaient trop dignes de foi pour tourner le film prévu et approuvé à l'origine par l'Office national du film <sans en tenir compte>». Il estimait qu'agir autrement eût été un mensonge. En revanche, M. Cowan nie que son film ait été tourné dans le dessein de détruire une légende. Il cherchait plutôt à «susciter des interrogations au sujet de la raison d'être des héros, en particulier des héros de guerre, et de leur importance pour leurs pays respectifs».<sup>(2)</sup>

(1) Canada, Sénat, Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie, Sous-comité des affaires des anciens combattants, *Délibérations*, 28 novembre 1985, Annexe «VA-6-A», p.6A.18.

(2) *Ibid.*, p. 6:55.

Le film de l'ONF intitulé «The Kid Who Couldn't Miss» a été conçu et réalisé en grande partie par M. Paul Cowan. M. Cowan a dit au comité que l'idée lui était venue de faire un film sur Billy Bishop, le pilote militaire canadien le plus connu et le plus décoré de la Première Guerre mondiale, pendant qu'il tournait un film sur les arts de la scène. Amené à filmer des extraits de la pièce populaire «Billy Bishop Goes to War», il a conçu un vif intérêt pour la pièce et pour l'histoire même de Billy Bishop. Ayant constaté qu'aucun film n'avait jamais été consacré à la vie et aux exploits de Bishop, il a soumis un projet de film à l'ONF.

M. Cowan a proposé que le film «Billy Bishop» s'articule autour de trois éléments: des extraits de la pièce «Billy Bishop Goes to War», des séquences de films d'archives et des entrevues avec des contemporains de Bishop. À son avis, la pièce se prêtait parfaitement à une transposition à l'écran, parce que le récit retrace la vie d'un seul personnage. De plus, la structure même de la pièce, construite par épisodes et dans le respect de la chronologie, s'adaptait fort bien à l'insertion de séquences d'entrevues et de films d'archives. Enfin, l'acteur Eric Peterson, qui jouait le rôle de Billy Bishop dans la pièce, ressemblait à son personnage tel qu'on le voit sur des photographies et dans les films d'archives.

M. Cowan estime que les films d'archives appartiennent à deux catégories: d'une part, les films d'actualité de l'époque et, d'autre part, des extraits de longs métrages sur la Grande Guerre. À son avis, des longs métrages comme «Wings», «Aces High» et «Dawn Patrol», qui offrent une version fictive des premiers combats aériens, sont pratiquement identiques à des films d'actualité. Enfin, M. Cowan se proposait de filmer en entrevue un grand nombre de personnes qui avaient connu Billy Bishop, soit des membres survivants de sa famille, ainsi que des pilotes des 60<sup>e</sup> et 85<sup>e</sup> Escadrons, auxquelles Bishop a appartenu au Canada et en Angleterre. Chose plus importante, M. Cowan entendait interviewer d'autres témoins,





## Introduction

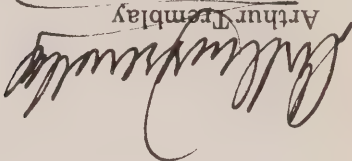
Le 8 octobre 1985, le Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie a été autorisé à examiner la production et la distribution du film de l'Office national du film intitulé «The Kid Who Couldn't Miss», «biographie» du maréchal de l'air William Avery Bishop, V.C., D.S.O. et barrette, M.C., D.F.C., et à en faire rapport. Cette tâche a été assignée au Sous-comité des affaires des anciens combattants, sous la présidence de l'honorable sénateur Jack Marshall.

Les audiences du sous-comité ont été suivies de près par un grand nombre d'honorables sénateurs qui n'étaient pas membres du sous-comité. Nous désirons les remercier de leur assiduité et de l'intérêt qu'ils ont ainsi manifesté pour cette étude.

L'objet de notre rapport, un film qui met en doute l'intégrité et la réputation de l'un des anciens combattants et héros militaires les plus connus du Canada, a également suscité beaucoup d'intérêt au sein du public. Nous avons une dette de reconnaissance envers ceux citoyens qui ont écrit au sous-comité, particulièrement envers ceux qui ont rédigé des mémoires et qui sont venus témoigner.

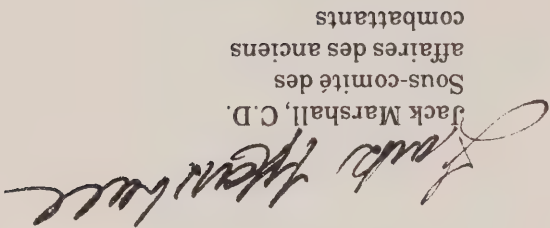
Le comité est également redevable aux membres du sous-comité de leur excellent travail. Il tient en outre à exprimer sa gratitude au greffier du sous-comité, Mme Diane Deschamps, et à M. Grant Purves, du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, pour l'aide précieuse qu'ils lui ont fournie dans le cadre de ses travaux et de la rédaction de son rapport.

*Le président*



Arthur Tremblay  
Comité sénatorial permanent  
des affaires sociales, des sciences  
et de la technologie

*Le président*



Jack Marshall, C.D.  
Sous-comité des  
affaires des anciens  
combattants

## Ordres de renvoi

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat*, le mardi 8 octobre 1985:

« A la lecture de l'Ordre du jour,  
Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Molson reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Molson, appuyé par l'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*),

Que le Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie soit autorisé à faire une étude et un rapport sur les activités de l'Office national du film concernant la production et la distribution du film intitulé: « The Kid Who Couldn't Miss ».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité. »

*Le greffier du Sénat*  
Charles A. Lussier

Extrait des *Procès-verbaux du Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie*, du mardi 15 octobre 1985:

« L'honorable sénateur Rousseau propose,—Que l'Ordre de renvoi du mardi 8 octobre 1985, déferé au Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie, autorisé à faire une étude et un rapport sur les activités de l'Office national du film concernant la production et la distribution du film intitulé: « The Kid Who Couldn't Miss », soit déferé au sous-comité des affaires des anciens combattants et que ledit sous-comité fasse rapport au comité au besoin.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée. »

*Le greffier du Comité*  
André Reny

## Membres du Comité

**Le Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie:**

L'honorable Arthur Tremblay, *Président*  
L'honorable M. Lorne Bonnell, M.D., C.M., *Vice-président*

et

les honorables sénateurs:

Cottreau, Ernest G.  
David, Paul  
Gigantès, Philippe D.  
LeMoyne, Jean  
MacEachen, Allan J.  
Marchand, Len  
Marsden, Lorna  
Marshall, Jack  
Molgat, Gildas L.  
Robertson, Brenda M.  
\* Roblin, Duff  
Rousseau, Yvette

*\* Membre d'office*

**Le Sous-comité des affaires des anciens combattants:**

L'honorable Jack Marshall, C.D., *Président*  
L'honorable M. Lorne Bonnell, M.D., C.M., *Vice-président*

et

les honorables sénateurs:

David, Paul  
Gigantès, Philippe D.  
LeMoyne, Jean  
\* Tremblay, Arthur

*\* Membre d'office*

Autres sénateurs qui ont été membres du sous-comité: Les honorables sénateurs: E. W. Barootes, Robert Muir et Yvette Rousseau.

Autres sénateurs qui ont participé à l'étude du sous-comité: Les honorables sénateurs: James Balfour, Ann Elizabeth Bell, Sidney L. Buckwold, Richard J. Doyle, Douglas D. Everett, Royce Frith, John Morrow Godfrey, Henry D. Hicks, Paul C. Lafond, Daniel A. Lang, Finlay MacDonald (*Halifax*), John M. Macdonald (*Cap-Breton*), Charles McElman, Gildas L. Molgat, Hartland de M. Molson, Raymond J. Perrault, Ian Sinclair, D.G. Steuart (*Prince Albert-Duck Lake*) et David Walker.

© Ministère des Approvisionnement et Services Canada 1986

N° de cat. YC 17-331-1-01

ISBN 0-662-54393-9



**Production et distribution**

**du film de**

**l'Office national du film intitulé**

**«The Kid Who Couldn't Miss»**





# Production et distribution du film de

l'Office national du film intitulé  
«The Kid Who Couldn't Miss»

Rapport du Comité sénatorial des  
affaires sociales, des sciences et de la technologie











